

Un compendio con i 2.500 articoli usciti sulla "Rassegna tecnica" degli ingegneri e degli architetti di Udine

IL LIBRO

TESTIMONIANZE DAL 1953 AL 2002

Lavori riusciti e anche sogni svaniti nel volume di 750 pagine a cura di Gaetano Cola e Giorgio Dri

Autostrade, binari perduti e altre storie ecco mezzo secolo di progetti in Fvg

di PAOLO MEDEOSI

I vecchi democristiani sembravano assorti e cauti, ma se c'era da agire mostravano l'agilità di una tigre. È quanto accadde

Avrebbe così vinto l'idea di costruire un tracciato che dal Veneto andasse direttamente a Coccau attraverso Treviso, il Pordenone e Gemona. Ipotesi appoggiata da una cospicua fetta di Dc, con in testa i potentissimi padovani che contavano di ridurre la distanza con Vienna d'una quarantina di chilometri. Fu in quella circostanza che Agostino Candolini dimostrò tutta la sua prestanza politica: si precipitò a Roma, mosse le leve giuste e l'autostrada inaugurata nel 1969 - tronco conclusivo della A4 - vide confermato il punto nevralgico di Palmanova. Da lì il successivo passo fu di arrivare fino a Udine e al confine. Ma anche su questo fronte non fu una scelta facile e indolore. C'era infatti la possibilità di *bypassare* Udine non con la tangenziale ovest, come è avvenuto a partire dal 1988, ma a est della città e quindi proseguendo verso il Tarcentino, le valli del Torre e Gemona. In questo caso, a far prevalere il progetto favorevole all'ipotesi ovest, con il casello situato in zona Rizzi, furono le esigenze strategiche poste dalle autorità militari. E per finire questo capitolo autostradale si può accennare al fatto che in quel periodo, negli anni Sessanta, una certa scuola di pensiero politico e amministrativo, che faceva capo al potente onorevole Ceccherini, sottosegretario ai lavori pubblici, non era tanto propensa a lasciar transitare una vera e propria autostrada fra Canal del Ferro e Valcanale (idea che suscitava forte malumore in particolare nella comunità tarvisiana) quanto a potenziare i collegamenti con un miglioramento della statale 13 pontebbana. Ma alla fine vinse la volontà di realizzare quella che poi è diventata l'A23 di oggi. I fondi per finirla furono stanziati solo con le leggi del dopoterremoto. Infatti prima del '76 c'erano soldi per arrivare fino ad Amaro o a Moggi al massimo, pure a causa dei ritardi causati da polemiche e incomprensioni sorte nei Comuni.

L'impatto delle scelte. Queste, raccontate in breve sintesi, sono vicende fondamentali per spiegare cosa accadde sullo scacchiere del Friuli nel secondo dopoguerra quando, visti i danni devastanti subiti durante il conflitto e la condizione pessima delle infrastrutture, c'era tutto da fare e da inventare. Bisognava agire su una sorta di tabula rasa, che a poco a poco - come in un immenso lego - è stata riempita da strade, ferrovie, ponti, opere varie, alla cui origine c'è quasi sempre stato un ampio dibattito politico e tecni-

co. Per capire i progressi compiuti, quale sia stato l'impatto delle scelte, in cosa si sia visto giusto e in cosa sbagliato, quali siano le occasioni perse, adesso c'è uno strumento efficace e di agile lettura nonostante le dimensioni e gli argomenti trattati che sembrerebbero alla portata dei soli addetti ai lavori. La **Forum** editrice di Udine ha appena pubblicato *Progetti e opere. Testimonianze di 50 anni*, a cura di Gaetano Cola e di Giorgio Dri, un volume di 750 pagine, 50 euro il prezzo, che raccoglie il meglio di ciò che è apparso in mezzo secolo, esattamente dal 1953 al 2002, sulla *Rivista tecnica* diventata portavoce degli Ordini degli ingegneri, architetti, agronomi forestali e geologi della provincia di Udine. La cronaca, con questa pubblicazione, può diventare davvero storia grazie al compendio effettuato attraverso 2500 articoli che esaminano e giudicano ciò che riguarda l'urbanistica, l'edilizia, i trasporti, gli acquedotti, le opere marittime, i problemi della montagna, il dopo terremoto, il periodo di tangentopoli, usando sempre un approccio serio, approfondito, ma anche di taglio molto divulgativo. Per tale motivo il libro è consigliabile alla lettura sicuramente di professionisti e amministratori, ma anche di chi vuole saperne un po' di più e di fronte a certi casi ha bisogno di chiarirsi le idee.

Una delle sezioni più significative è quella sulle vie di comunicazioni. Uno spazio a sé merita la kafkiana vicenda del traforo di Monte Croce Carnico, una sorta di araba fenice, che spariva e riappariva, fino alla definitiva scomparsa. Una storia durata vent'anni e regolarmente presente sui tavoli bilaterali quando si incontravano dal 1966 in poi le delegazioni di Friuli Venezia Giulia e Carinzia. Fu, come disse in un articolo dell'86 l'ingegner Cola, una sorta di gigantesca commedia degli equivoci e di continui patteggiamenti. Detto in breve, successe questo: la nostra regione puntava a un collegamento con l'Austria attraverso il traforo e la valle del But in Carnia per agevolare al massimo i collegamenti fra Monaco di Baviera e il porto di Trieste, con risparmio di centinaia di chilometri. Gli austriaci invece puntavano sul nodo di Villaco sul quale far confluire l'autostrada dall'Italia e quelle per Salisburgo e Vienna. Dunque accettavano l'idea di Monte Croce Carnico, ma solo per arterie a uso turistico, guai a parlar loro invece di traffico commerciale. Esattamente l'opposto insomma rispetto a quanto si voleva dalla nostra

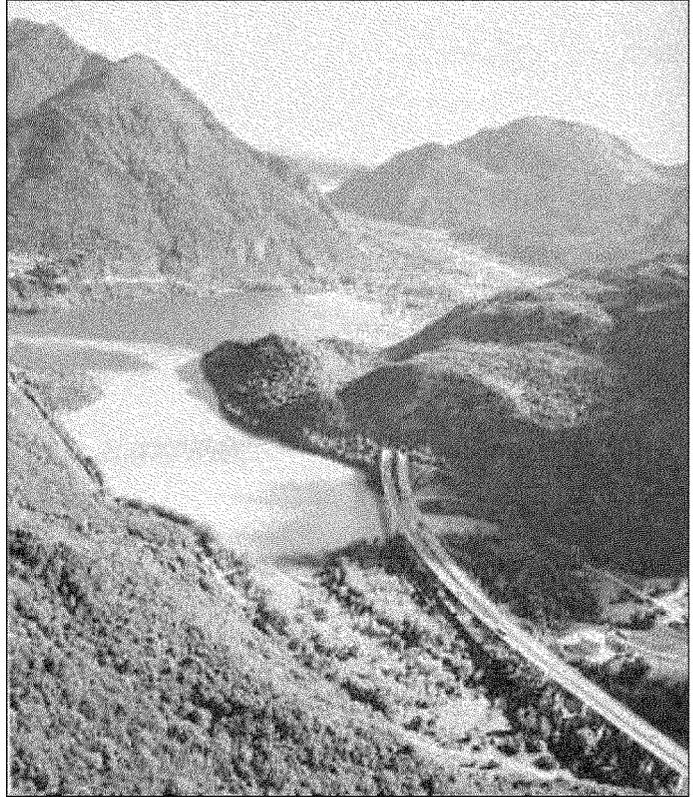
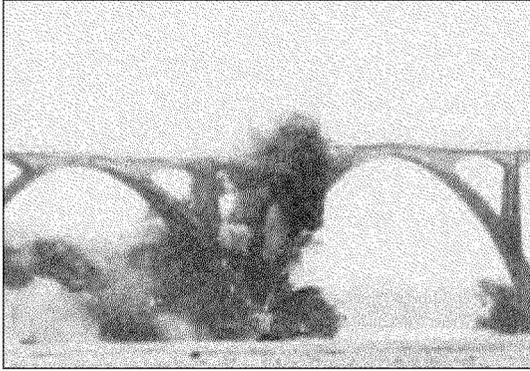
parte. Alla fine è facile capire chi l'ha spuntata e il traforo resta così fra i sogni perduti, in particolare per un rilancio carnico.

La ferrovia mai nata. Densissimo anche il capitolo ferroviario. Qui si possono citare altre vicende singolari come quella della mai realizzata linea Udine-Portogruaro, al posto della quale adesso c'è la cosiddetta strada Ferrata. Doveva essere un'alternativa per velocizzare i trasporti verso il Veneto. In pompa magna nel 1954 venne inaugurato il ponte sul Varmo, ma dopo mancarono i soldi. Di soldi invece ne furono spesi tanti (60 miliardi delle vecchie lire) per la bretella Redipuglia-Cormons, riservata al traffico merci da inviare verso l'Austria senza transitare per Gorizia. Un progetto finanziato a singhiozzo per mezzo secolo con tanto di sovrappassi e ponte sull'Isonzo per arrivare infine al malinconico nulla di fatto. Altre risorse buttate. Fu l'ennesima storia da *binari perduti* come sottolinea il libro di Cola e Dri. Ulteriore caso strambo quello della stazione Boscoverde a Tarvisio, costata all'erario 70 miliardi di lire, costruita in tempi biblici e rivelatasi del tutto inutile quando l'Austria è entrata nell'Unione europea.

Tutto da leggere anche il capitolo sull'aeroporto e sul motivo per cui venne scelta Ronchi come sede dopo che politici triestini avevano avanzato l'idea di farlo a Prosecco, sull'altopiano, o addirittura su una enorme pista da due chilometri e mezzo da costruire con colossali getti di cemento nel golfo. I goriziani invece puntavano sulla loro storica Merna e a Udine l'ingegner Rizzani voleva recuperare la pista fatta dai tedeschi in tempo di guerra a Risano. Alla fine tutti d'accordo, o quasi, su Ronchi, anche se all'inizio gli enti friulani si ritirarono polemicamente dal consorzio per protesta contro lo Stato che aveva deciso di privilegiare nei finanziamenti gli scali di Venezia e Palermo.

Storie, personaggi, diatribe, progetti andati a buon fine, inezie, ripensamenti giustificati e non, veti incrociati, partite che si giocavano sullo scacchiere regionale (stava nascendo negli anni Sessanta la Provincia di Pordenone con le sue esigenze), su quello italiano e più ampiamente su quello internazionale, nei rapporti delicati con Austria e Jugoslavia: un romanzo insomma. Un romanzo cominciato ancora dieci anni prima che fosse istituita la regione Friuli Venezia Giulia. In pratica la spiegazione dettagliata di come è stato realizzato quanto possiamo vedere attorno a noi.

**GRANDI
OPERE**



Alcune immagini tratte dal volume. A sinistra, in alto, il ponte di Pinzano sul Tagliamento fatto saltare dagli artificieri del Genio militare dopo le lesioni causate dall'alluvione del 1966; sotto, il grande svincolo autostradale di Palmanova. Qui accanto, il viadotto sul lago dei Tre Comuni. Il tracciato fu spostato verso ovest solo in sede di approvazione del progetto autostradale

